

# Votazione federale del 3 marzo 1991

Spiegazioni del Consiglio federale

## Su che cosa si vota ?

### Diritto di voto e di eleggibilità a 18 anni

L'età per l'esercizio del diritto di voto e di eleggibilità dovrebbe essere abbassata da 20 a 18 anni. Consiglio federale e Parlamento propongono di approvare una modifica in tal senso della Costituzione federale. Ai diciottenni e ai diciannovenni deve essere accordato anche sul piano federale un diritto già riconosciuto loro dalla maggior parte dei Cantoni.

**Testo in votazione: p. 2**  
**Spiegazioni: p. 3-7**

### Iniziativa per il promovimento dei trasporti pubblici

L'iniziativa chiede che il promovimento dei trasporti pubblici venga sancito nella Costituzione come compito permanente della Confederazione. Per il finanziamento dovrebbero essere utilizzati, durante un periodo transitorio, dazi supplementari sui carburanti. Consiglio federale e Parlamento respingono l'iniziativa pur considerando il promovimento dei trasporti pubblici un obiettivo prioritario. Le basi costituzionali attualmente in vigore consentiranno anche in futuro di promuovere i trasporti pubblici mediante il versamento di considerevoli sussidi. Inoltre, il modo di finanziamento proposto dall'iniziativa è problematico.

**Testo in votazione: p. 10**  
**Spiegazioni: p. 8-15**



**Primo oggetto:**

# **Diritto di voto e di eleggibilità a 18 anni**

**Testo in votazione:**

**Decreto federale  
sul diritto di voto e di eleggibilità  
per i diciottenni**

del 5 ottobre 1990

I

L'articolo 74 capoverso 2 della Costituzione federale è modificato come segue:

*Art. 74 cpv. 2*

<sup>2</sup> Ha diritto di voto, in tali elezioni e votazioni, ogni Svizzero o Svizzera che ha compiuto il diciottesimo anno di età e non è privato, secondo la legislazione della Confederazione, dei diritti politici.

II

Il presente decreto sottostà al voto del popolo e dei Cantoni.

## Il punto della situazione

Per plasmare il proprio futuro lo Stato democratico deve poter contare anche sui giovani. Da tempo in Svizzera si auspica da più parti che la gioventù venga coinvolta più presto nel processo decisionale e nelle responsabilità che ne derivano; per questo motivo si chiede che l'età per l'esercizio del diritto di voto e di eleggibilità sia abbassata a 18 anni. Una modifica costituzionale in questo senso offrirebbe ai giovani maggiori opportunità di partecipare all'edificazione della nostra democrazia.

In 16 Cantoni e nei loro Comuni la maggiore età civica a 18 anni è già una realtà. Inoltre, molti Comuni in Cantoni che non conoscono il diritto di voto a 18 anni hanno accordato ai giovani il diritto di esprimersi in questioni comunali.

Di fronte a questo consenso sempre più ampio, nel 1989 cinque iniziative parlamentari e un'iniziativa cantonale hanno chiesto anche a livello federale l'abbassamento da 20 a 18 anni dell'età per l'esercizio del diritto di voto e di eleggibilità. Viene così sottoposta nuovamente al Popolo e ai Cantoni una proposta che nel 1979 era stata respinta con un minimo scarto di 30000 voti.

Il Consiglio nazionale ha accolto favorevolmente le iniziative e ha elaborato un decreto federale, approvato anche dal Consiglio federale. Nel corso di quest'anno, Consiglio Nazionale e Consiglio degli Stati hanno deciso all'unanimità di abbassare l'età per l'esercizio del diritto di voto e di eleggibilità a 18 anni. Non da ultimo, le Camere intendevano dare a Popolo e Cantoni l'opportunità di esprimere, nell'imminenza dei festeggiamenti per il 700° anniversario della Confederazione, un segno che testimoniasse l'intatta energia vitale e apertura della nostra democrazia.

I seguenti Cantoni prevedono già la maggiore età civica a 18 anni: Svitto (dal 1833), Giura (1978), Neuchâtel (1979), Vaud (1980), Ginevra (1980), Glarona (1980), Zugo (1980), Basilea-Campagna (1980), Nidvaldo (1982), Obvaldo (1983), Basilea-Città (1988), Uri (1989), Berna (1989), Sciaffusa (1990), Zurigo (1990), Ticino (1990)



*I giovani sono assidui frequentatori di Palazzo federale, a dimostrazione del loro interesse per il nostro Stato e la nostra democrazia. La fotografia mostra apprendisti di amministrazioni comunali nella sala del Consiglio degli Stati, innanzi alla Landsgemeinde dipinta dal pittore svizzero Albert Welti (1862-1912).*

# Parere del Consiglio federale

**Consiglio federale e Parlamento unanime sono giunti alla conclusione che i tempi sono maturi per abbassare a 18 anni il diritto di voto e di eleggibilità. Questi i motivi principali su cui poggia tale convinzione:**

## **L'aspirazione di partecipare alla realizzazione della democrazia**

La complessità dei rapporti sociali e delle condizioni di vita in cui crescono i nostri giovani porta in misura crescente la gioventù a dover prendere decisioni in svariati campi della propria esistenza. Sempre maggiori sono le esigenze che accompagnano l'ingresso nella vita professionale. Sono aumentate le opportunità di formazione. Attraverso i mass-media, la gioventù ha accesso a una quantità sempre più diversificata di informazioni. Rispetto al passato, i giovani si pongono più precocemente interrogativi sociali e politici e attendono con maggior impazienza che sia data loro risposta. Non è possibile restare indifferenti di fronte a questo desiderio di assumersi responsabilità, di influire sulle decisioni e di partecipare alla loro realizzazione. Come dimostrano varie inchieste, l'interesse dei diciottenni e diciannovenni per i temi politici è in considerevole aumento.

Questo interesse per la politica e la società non deve essere lasciato senza riscontro; va tenuto desto e reso fruttifero nell'interesse del Paese. Il modo più semplice ed efficace per conseguire questo risultato consiste nel coinvolgere la gioventù nella vita democratica, rendendola partecipe delle nostre decisioni e delle nostre iniziative.

## **In grado di giudicare, pronti a decidere**

Il giovane di 18 o 19 anni è spesso già attivo nel mondo del lavoro, assume responsabilità nella famiglia e nella vita quotidiana, paga imposte e contributi sociali, può già adempiere gli obblighi militari, vota e può essere eletto in molti Comuni e Cantoni. Per il nostro diritto penale i diciottenni sono già adulti. La Costituzione federale riconosce al sedicenne la facoltà di autodeterminarsi in materia religiosa.

Anche a livello federale bisogna dunque riconoscere al giovane ciò che la società e lo Stato, nelle attuali condizioni politiche, economiche e sociali, esigono quotidianamente da lui: senso di responsabilità e capacità di decisione. L'abbassamento dell'età civica costituisce un importante passo in questa direzione.

## **Voto ai diciottenni nei Cantoni e all'estero**

I cittadini svizzeri votano a 18 anni già dal 1833. Il Canton Giura ha introdotto il voto ai diciottenni nel 1978, al momento della sua fondazione. Oggi, sedici Cantoni in tutto prevedono il voto a 18 anni. Eppure erano soltanto due in occasione della votazione del 1979, nella quale il voto ai diciottenni venne respinto di misura. Molti Cantoni e Comuni hanno seguito dunque un'evoluzione che si è registrata anche in altre democrazie occidentali: in Gran Bretagna, in Germania e negli Stati Uniti i diciottenni e i diciannovenni possono eleggere ed essere eletti, in Francia e Italia possono per lo meno votare.

## **Opportuno anche per considerazioni demografiche**

La speranza di vita è oggi più elevata di un tempo. La percentuale di ultrasessantenni residenti in Svizzera è cresciuta nel periodo 1910-1988 dal 9,6 al 21,6, mentre i diciottenni e diciannovenni sono diminuiti dal 3,5 al 2,8 per cento. In altre parole, in Svizzera più del 20 per cento dei 4,3 milioni di cittadini con diritto di voto hanno più di 60 anni. Anche se l'abbassamento dell'età civica non riuscirà a equilibrare la struttura delle classi di età del nostro elettorato, la gioventù, attualmente sottorappresentata, potrà pur sempre contare su 160 000 elettori in più.

## **Unanimità in Parlamento**

Le Camere hanno capito il significato e la necessità di questa riforma, sottolineandone unanimemente l'importanza per il futuro del nostro Paese.

## **E la maggiore età del diritto civile?**

Ci si può domandare se sia giusto concedere ai diciottenni e ai diciannovenni il diritto di voto quando sul piano civile sono considerati maggiorenni soltanto a partire dai 20 anni. L'obiezione è giustificata. La discrepanza non è però destinata a durare. Se il diritto di voto ai diciottenni sarà accolto, il Consiglio federale sottoporrà quanto prima al Parlamento la proposta di abbassare a 18 anni anche la maggiore età civile.

### **Democrazia significa partecipazione attiva**

Il nostro Stato democratico vive fintanto che i suoi cittadini sono pronti a partecipare alle decisioni e ad assumersi responsabilità. I giovani devono dunque poter mettere al servizio della democrazia il loro entusiasmo, il loro slancio ideale e la loro voglia di fare. Potranno farlo nel migliore dei modi se si permetterà loro, con il voto, di partecipare attivamente alla vita politica. Con l'abbassamento a 18 anni dell'età civica, i diciottenni e i diciannovenni si troveranno integrati anche sul piano politico nella nostra società e potranno così disporre degli strumenti necessari per contribuire a regolare la convivenza sociale.

**Per tutte queste ragioni Consiglio federale e Parlamento raccomandano di approvare la concessione del diritto di voto e di eleggibilità ai diciottenni.**

## Secondo oggetto: Iniziativa per il promovimento dei trasporti pubblici

### Quanto paga la Confederazione per i trasporti pubblici?

Le spese della Confederazione per i trasporti pubblici sono aumentate considerevolmente nel corso degli ultimi 20 anni, come risulta dalle seguenti cifre:

1970:	99	mio. di franchi
1980:	1230	mio. di franchi
1989:	1960	mio. di franchi

Il finanziamento di Ferrovia e Bus 2000, il promovimento del traffico intermodale (aumento a breve termine della capacità), la costruzione delle trasversali ferroviarie alpine e il sostegno ai trasporti pubblici negli agglomerati urbani provocheranno anche in futuro un aumento degli oneri della Confederazione in questo settore.

### Che cosa fa oggi la Confederazione per i trasporti pubblici?

La Confederazione

- indennizza i costi non coperti delle FFS nel traffico regionale passeggeri;
- mette a disposizione delle FFS le infrastrutture (rete ferroviaria e altri impianti fissi) a condizioni favorevoli;
- partecipa con prestiti al finanziamento di Ferrovia e Bus 2000 ed assume a suo carico, durante la costruzione, gli interessi correnti e gli ammortamenti;
- sostiene gli investimenti e l'esercizio di ferrovie private e autolinee, sussidia le corse per lavoratori e studenti, rende possibili agevolazioni tariffarie nelle regioni di montagna e nelle regioni periferiche;
- sussidia per un periodo di prova di sei anni l'abbonamento a metà prezzo;
- sussidia il traffico Huckepack, allo scopo di diminuire il traffico pesante sulle strade;
- versa contributi per la costruzione di binari di raccordo e di terminali per il carico di vagoni (traffico intermodale).

### Che cosa propone inoltre il Consiglio federale per il prossimo futuro?

Il Consiglio federale

- ha deciso di triplicare entro il 1994 la capacità di transito per il traffico intermodale;
- propone la costruzione entro il 2010 di due linee di base attraverso il Gottardo e il Lötschberg (progetto AlpTransit), che miglioreranno notevolmente l'offerta di trasporto ferroviario per il traffico di transito;
- ha proposto il promovimento dei trasporti pubblici negli agglomerati urbani.



## Il punto della situazione

Il trasporto pubblico occupa per tradizione una posizione di particolare rilievo in Svizzera. Non per niente la densità della rete ferroviaria svizzera è la più alta sul piano internazionale.

Confederazione, Cantoni e Comuni promuovono il trasporto pubblico con mezzi considerevoli. Il sostegno del trasporto pubblico favorisce la protezione dell'ambiente, il risparmio energetico e l'uso parsimonioso del suolo. Esso contribuisce inoltre a decongestionare il traffico stradale.

**L'iniziativa popolare «per il promovimento dei trasporti pubblici»**, presentata nel 1986 con 122 318 firme, intende tra l'altro

- ancorare nella Costituzione il promovimento dei trasporti pubblici come compito permanente della Confederazione,
- aumentare ed intensificare ulteriormente l'offerta di corse,
- trasferire in massima parte su rotaia il traffico delle merci di transito,
- impiegare per il finanziamento dei trasporti pubblici una parte dei dazi d'entrata sui carburanti.

**Consiglio federale e Parlamento** respingono l'iniziativa. La Confederazione promuove già oggi i trasporti pubblici in modo efficace. L'iniziativa è dunque inutile. In futuro questa politica sarà continuata e rafforzata. L'iniziativa si spinge troppo lontano segnatamente per quanto riguarda il modo di finanziamento proposto. Il cambiamento di destinazione dei dazi sui carburanti porterebbe a una contrapposizione tra il finanziamento dei trasporti pubblici e quello del traffico su strada. E' invece preferibile che queste importanti forme di trasporto si completino in modo ragionevole.

# Testo in votazione:

## **Decreto federale sull'iniziativa popolare «per il promovimento dei trasporti pubblici»**

dell' 8 febbraio 1990

### **Art. 1**

<sup>1</sup> L'iniziativa popolare del 24 febbraio 1986 «per il promovimento dei trasporti pubblici» è sottoposta al voto del popolo e dei Cantoni.

<sup>2</sup> L'iniziativa ha il tenore seguente:

La Costituzione federale è completata come segue:

*Art. 26 cpv. 2-5 (nuovi)*

<sup>2</sup> La Confederazione promuove i trasporti pubblici, segnatamente quelli ferroviari. Assicura, nell'intero Paese, sufficienti collegamenti con mezzi di trasporto pubblici appropriati, finanziando un'offerta base di possibilità di trasporto.

<sup>3</sup> Per mantenere e potenziare l'efficienza e l'offerta delle prestazioni nel traffico passeggeri e mercantile, la Confederazione promuove in particolare:

- a. la creazione di un'infrastruttura efficiente;
- b. corse frequenti e tariffe vantaggiose;
- c. l'allacciamento di regioni montane e marginali compresi i collegamenti e le corrispondenze necessarie;
- d. unioni tariffarie nelle regioni che vi si addicono;
- e. il traffico intermodale strada-ferrovia;
- f. la costruzione di binari di raccordo per il traffico merci.

<sup>4</sup> I Cantoni provvedono per ulteriori prestazioni.

<sup>5</sup> La Confederazione prende provvedimenti affinché il transito delle merci avvenga soprattutto per ferrovia e sostiene gli sforzi volti a convogliare su ferrovia il transito delle merci a lunga distanza.

*Disposizioni transitorie, art. 20 (nuovo)*

<sup>1</sup> Fino all'entrata in vigore di disposizioni costituzionali per una politica coordinata dei trasporti, includenti un fondo di finanziamento dei trasporti, i compiti di cui all'articolo 26 capoversi 2, 3 e 5 sono finanziati, oltre che con i sussidi federali finora prestati per il mantenimento dell'esercizio e per il risarcimento di prestazioni a favore dell'economia generale, con un terzo almeno del sopraddazio sui carburanti e un terzo almeno del prodotto netto dei dazi d'entrata sui carburanti giusta l'articolo 36<sup>ter</sup>.

<sup>2</sup> Questi mezzi finanziari vanno impiegati il più presto possibile, il più tardi nel secondo anno successivo all'accettazione dell'articolo 26 capoversi 2 a 5.

<sup>3</sup> Fino all'entrata in vigore di disposizioni costituzionali per una politica coordinata dei trasporti, includenti un fondo di finanziamento dei trasporti, il periodo introduttivo dell'articolo 36<sup>ter</sup> capoverso 1 è modificato come segue:

*Art. 36<sup>ter</sup> cpv. 1 periodo introduttivo*

<sup>1</sup> La Confederazione assegna al traffico stradale un terzo del prodotto netto dei dazi d'entrata sui carburanti e due terzi di un sopraddazio, utilizzandoli:

...

### **Art. 2**

L'Assemblea federale propone al popolo e ai Cantoni di respingere l'iniziativa.

# Argomenti del comitato di iniziativa

Il comitato di iniziativa giustifica come segue l'iniziativa popolare:

## **«Mezzi per trasporti pubblici più efficienti**

*Con l'«iniziativa FFS», l'Anello degli indipendenti (AdI) si propone di assicurare trasporti pubblici più efficienti, attrattivi e vantaggiosi. In questo modo la popolazione sarebbe stimolata a preferire treno, bus e tram all'automobile privata. Contemporaneamente il traffico merci deve essere trasferito dalla strada alla ferrovia. Tutti trarranno profitto dal conseguente miglioramento della qualità di vita.*

## **Obiettivi chiari e concreti**

*Corse più frequenti, tariffe più vantaggiose, promovimento del traffico Huckepack e costruzione di binari di raccordo sono gli obiettivi concreti che l'iniziativa permetterà di sancire nella Costituzione. La Confederazione sarà tenuta ad assicurare il trasferimento del traffico internazionale merci dalla strada alla ferrovia. Questo elemento è particolarmente importante in vista dei negoziati in corso con la Comunità europea.*

## **Obblighi chiari, non parole**

*In teoria nessuno contesta la fondatezza di questi motivi. Ma le parole non bastano. L'aumento delle tariffe deciso dalle FFS lo dimostra. Sono indispensabili chiare norme costituzionali.*

## **Si è programmato molto e con l'iniziativa lo si potrà anche finanziare**

*La disposizione transitoria prevista dall'iniziativa permetterà di destinare ai trasporti pubblici parte del prodotto dei dazi d'entrata e del sopraddazio sui carburanti. Un terzo di queste entrate dovrà essere impiegato a questo scopo. Nel 1989, sarebbero stati più di 900 milioni di franchi. Con i fondi già raccolti grazie ai dazi sui carburanti si potrà finanziare la realizzazione di progetti indispensabili, quali «Ferrovia 2000» e le trasversali ferroviarie alpine (NLFA), senza aumentare le imposte o le tariffe delle FFS. Non va dimenticato che un aumento delle tariffe ferroviarie renderebbe meno attrattivi i trasporti pubblici, specialmente per le famiglie.*

*L'iniziativa non costituirebbe una ruberia a danno degli automobilisti, visto che essi non dovrebbero sborsare nemmeno un centesimo in più. Qualsiasi automobilista assennato riconoscerà del resto che è nel suo interesse avere strade non intasate da veicoli inutili o dal traffico internazionale di merci su lunghe distanze. Come gli altri, anche gli automobilisti profittano di un ambiente più salubre.»*

## Parere del Consiglio federale

**Il Consiglio federale attribuisce grande importanza al promovimento dei trasporti pubblici. A tal fine non sono però necessarie nuove disposizioni costituzionali. Alcune richieste avanzate dall'iniziativa sono d'altronde già state realizzate o comunque decise. Altre comportano invece conseguenze difficili da valutare e restringerebbero eccessivamente la libertà d'azione. L'iniziativa prevede modalità di finanziamento troppo rigide e va decisamente troppo lontano. Il Consiglio federale la respinge soprattutto per le seguenti ragioni:**

### **Molte richieste sono già state prese in considerazione**

Nel corso degli ultimi anni, la Confederazione ha intensificato i propri sforzi per aumentare l'efficienza dei trasporti pubblici. L'onere per la Confederazione è considerevole: nel solo 1989 sono stati spesi per i trasporti pubblici quasi due miliardi di franchi, senza contare le spese delle PTT per il servizio passeggeri e quelle dei Cantoni e dei Comuni per i trasporti pubblici regionali e negli agglomerati urbani. La realizzazione di Ferrovia e Bus 2000 intensificherà l'offerta di prestazioni per il traffico passeggeri. L'offerta per il traffico delle merci di transito verrà aumentata a partire dal 1994 grazie alla decisione di triplicare la capacità della rete ferroviaria esistente.

### **Gli stessi obiettivi possono essere conseguiti senza modificare la Costituzione**

Come dimostrano le misure summenzionate, per promuovere in maniera generale i trasporti pubblici non è necessario un nuovo articolo costituzionale. Il programma Ferrovia e Bus 2000 ha potuto essere deciso sulla base dei disposti vigenti. Lo stesso vale per l'imminente decisione sulla realizzazione delle trasversali ferroviarie alpine (NLFA).

### **Effetti indesiderati dell'«offerta di base»**

L'iniziativa chiede alla Confederazione di finanziare un'«offerta di base» di trasporti pubblici nell'insieme del Paese. La Confederazione potrebbe essere obbligata a garantire in tutte le regioni un certo numero di corse giornaliere. Una simile soluzione è inopportuna perché limiterebbe l'autonomia dei Cantoni. Inoltre rischierebbe di dar luogo a un'offerta di mezzi di trasporto esor-

bitante ed eccessivamente costosa. Il sistema attuale tiene in considerazione domanda ed offerta nelle diverse regioni e permette di tener maggiormente sotto controllo i costi.

## **Le buone prestazioni hanno il loro prezzo**

L'iniziativa chiede «tariffe vantaggiose». Le tariffe sono però in funzione delle prestazioni fornite. Prestazioni supplementari (p. es. il miglioramento delle coincidenze, un materiale rotabile più attrattivo) provocano un aumento dei costi. Chi profitta di queste prestazioni deve di regola anche pagarne il prezzo. Contributi federali che permettano agevolazioni tariffarie si giustificano unicamente se perseguono uno scopo ben definito. E' il caso per esempio dei trasporti di lavoratori e di scolari, nonché del traffico Huckepack. Tariffe «vantaggiose» come quelle chieste dall'iniziativa farebbero sopportare l'aumento dei costi dei trasporti pubblici non ai loro utenti, bensì principalmente agli automobilisti.

## **Finanziamento a scapito della strada**

I dazi d'entrata sui carburanti sono stati introdotti per finanziare la costruzione delle strade nazionali. Dal 1983, il prodotto dei dazi può essere destinato anche ad altri scopi, come per esempio al traffico Huckepack e al trasporto di veicoli accompagnati. Ma ciò che propone l'iniziativa è manifestamente eccessivo e dunque inaccettabile. A disposizione della strada vi sarebbero annualmente da 600 a 700 milioni di franchi in meno. L'adempimento di alcuni compiti importanti sarebbe compromesso, segnatamente per quanto concerne il completamento della rete delle strade nazionali e la loro manutenzione.

## **Un provvisorio destinato a durare**

Le modalità di finanziamento, che il Consiglio federale giudica problematiche, sono state previste dagli autori dell'iniziativa soltanto per un periodo transitorio, vale a dire fino all'entrata in vigore della «politica coordinata dei trasporti». Questa politica è stata però respinta in votazione popolare e la soluzione proposta da provvisoria diventerebbe definitiva.

## Utilizzazione del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti

Nel 1989 il prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti ha raggiunto i 2943 milioni di franchi. Questo importo, che proveniva per 1283 milioni dal dazio d'entrata di base e per 1660 milioni dal sopraddazio, è stato utilizzato nel modo seguente:

- per scopi stradali: 2301,5 mio. di fr.  
 dei quali per lavori stradali in senso lato circa 308 mio. di fr.  
 (soppressione di passaggi a livello, altre misure volte a separare i trasporti pubblici dal traffico privato, tutela dell'ambiente e del paesaggio, Huckepack e trasporto di veicoli accompagnati, protezione contro gli elementi naturali e creazione di parcheggi in vicinanza delle stazioni)

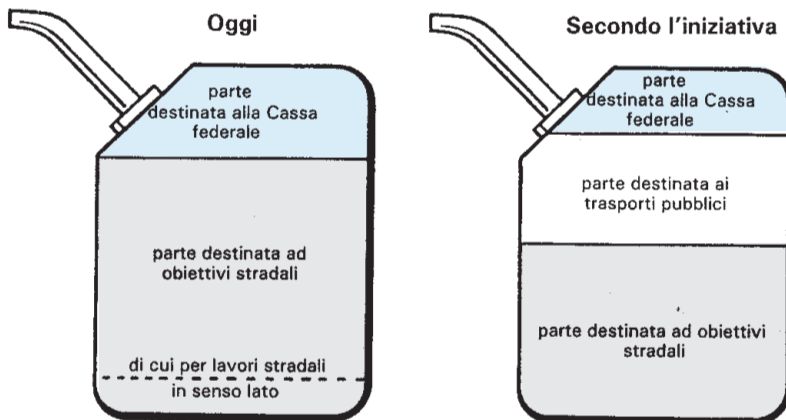
- per la Cassa federale: 641,5 mio. di fr.

In caso di accettazione dell'iniziativa, questo importo verrà suddiviso nel modo seguente (prendendo per esempio il 1989):

- per scopi stradali: circa 1534 mio. di fr.
- per i trasporti pubblici: circa 982 mio. di fr.
- per la Cassa federale: circa 427 mio. di fr.

(Nel calcolo è tenuto conto dell'importo di 308 milioni di franchi per lavori stradali in senso lato)

### Utilizzazione del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti



Attualmente tre quarti del prodotto dei dazi d'entrata sui carburanti sono utilizzati per la strada. In caso d'accettazione dell'iniziativa, soltanto la metà circa di questo importo potrebbe essere utilizzata a tale scopo.

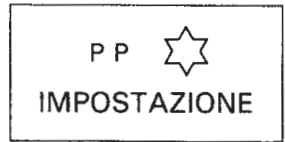
## **Rispetto della libertà di scelta del mezzo di trasporto**

L'iniziativa vuole obbligare la Confederazione a trasferire su rotaia il traffico di transito delle merci. Sarebbero permesse anche misure coercitive, che sarebbero incompatibili con la libera scelta del mezzo di trasporto. Accordi internazionali verrebbero messi in discussione. Il Consiglio federale persegue già una politica volta a trasferire su ferrovia, nella misura del possibile, il traffico di transito delle merci. In Svizzera l'80 per cento circa del traffico merci attraverso le Alpi avviene su rotaia. Questa quota così alta rispetto agli altri Stati è dovuta a differenti fattori. Fra questi vanno menzionati, oltre alla possibilità di disporre della necessaria capacità ferroviaria, il mantenimento del limite di 28 tonnellate e del divieto di circolazione notturna e domenicale per gli autocarri, come pure il mantenimento della tassa sul traffico pesante.

## **Aumento massiccio della capacità ferroviaria**

Per far sì che anche in futuro la quota del traffico merci su rotaia attraverso le Alpi possa essere mantenuta, se non addirittura aumentata, si dovranno in primo luogo approntare capacità supplementari. A titolo di misura immediata il Consiglio federale ha deciso di triplicare la capacità di trasporto Huckepack, per consentire 470 000 invii complessivi (p. es. automezzi pesanti e motrici-rimorchio). A partire dal 1994 si potranno trasportare 360 000 invii in traffico intermodale attraverso il Gottardo. Sono poi previsti l'ampliamento della galleria del Lötschberg con un terzo binario e l'installazione nella galleria del Sempione di una rotaia portacorrente, nel caso si giunga ad un accordo di transito con la Comunità europea. In questo modo si potranno trasportare per ferrovia altri 110 000 invii annui. Con le misure sugli assi del Gottardo e del Lötschberg-Sempione, si potranno trasferire giornalmente 1000 automezzi pesanti dalla strada alla ferrovia. Considerato che i flussi commerciali nel mercato interno europeo sono destinati ad aumentare considerevolmente, il Consiglio federale propone inoltre la costruzione di due nuove trasversali ferroviarie alpine (Progetto AlpTransit). Con queste misure si garantirà che il traffico di transito attraverso la Svizzera avvenga, per quanto possibile, in modo razionale e rispettoso dell'ambiente.

**Per tutti questi motivi, Consiglio federale e Parlamento raccomandano di respingere l'iniziativa «per il promovimento dei trasporti pubblici».**



Invii non recapitabili:  
rimandare al controllo  
degli abitanti del comune

---

## Raccomandazioni di voto

**Consiglio federale e Parlamento raccomandano alle elettrici e agli elettori di votare come segue il 3 marzo 1991:**

- **SI'** al decreto federale sul diritto di voto e di eleggibilità per i diciottenni
- **NO** all'iniziativa popolare «per il promovimento dei trasporti pubblici»